

## Ogrožanje javnega prometa z eventualnim naklepom

(Oris)

Marijan Pavčnik, dipl. pravnik, sodnik občinskega sodišča I v Ljubljani

### I. Ogrožanje javnega prometa z eventualnim naklepom v sodni praksi

1. A. V 271. členu kazenskega zakonika zakonodajalec določa, da je kaznivo dejanje ogrožanja javnega prometa mogoče storiti bodisi naklepno (1. odst.) bodisi iz malomarnosti (3. odst.). Kljub temu določili in temu, da jugoslovanski zakonik v celoti temelji na subjektivni (krivdni) odgovornosti, so v sodni praksi začeli posamično nastajati primeri, ki so pomenili odstop od načela o krivdni odgovornosti, in prišlo je do tega, da so se uveljavili nekateri avtomatizmi, posamezna merila pa so se uporabljala po kopitu. Tedaj ni naključje, da se je teorija izjavila za subjektivno odgovornost v cestnem prometu in da so vrhovna sodišča izdala kopico odločb, v katerih so dosledno vztrajala pri zdaj veljavnih oblikah krivde. Tako je npr. VS APV reklo, da sodišče opredeli naklep ali malomarnost na temelju storilčevega subjektivnega odnosa do ogrožitvenega dejanja, tj. njegovega psihičnega (tudi emocionalnega) razmerja do dejanja.<sup>1</sup> Isto sodišče se je v neki drugi odločbi izrecno postavilo na stališče, da je treba upoštevati celotno obdolženčevo ravnanje ob prometni nesreči. Zato ni prav, če sodišče izrek o storilčevi krivdi opre zgolj na njegovo vinjenost.<sup>2</sup> Vprašanje subjektivne ali objektivne odgovornosti za prakso torej ne pomeni dileme, temveč je problem v tem, kako posamezna ravnanja razvrstiti in kaj vse razumemo pod krivdno odgovornostjo udeležencev v cestnem prometu. Pričujoči članek kajpak nima tako obsežnih in daljnosežnih hotenj, zakaj govoril bom predvsem o temi, ali kaže de lege lata in de lege ferenda v praksi uporabljati kvalifikacijo ogrožanja javnega prometa z eventualnim naklepom.

1. B. Kaznivo dejanje ogrožanja javnega prometa je storjeno z naklepom, če se je storilec zavedal, da s svojim ravnanjem ogroža javni promet in da to pomeni konkretno nevarnost za življenje ljudi ali premoženja precejšnje vrednosti ter da je tako posledico svojega ravnanja

hotel ali vsaj privolil vanjo.<sup>3</sup> Takoj je seveda treba poudariti, da praksa jugoslovanskih sodišč pri oceni naklep (zlasti eventualni) ali zavestna malomarnost omahuje in da pri presoji tega vprašanja vladajo velikanske razlike med posameznimi republikami. Tako SR Slovenija praktično ne pozna ocene po čl. 271/1, medtem ko je v nekaterih drugih republikah za naklepno kaznivo dejanje obsojenih okrog 30 do 40 procentov storilcev (npr. v SR Srbiji in SR Hrvatski).<sup>4</sup>

2. A. Posledica kaznivega dejanja po čl. 271 je v tem, da storilec spravi v nevarnost življenje ljudi ali premoženje precejšnje vrednosti. Gre torej za t. i. ogroževalno kaznivo dejanje<sup>5</sup> in zato je pravilno, da sodišče stopnjo storilčeve krivde oceni najpoprej glede na to temeljno posledico in šele nato glede na poškodbene posledice. Takšno stališče je izraženo v več odločbah, npr. v sodbi Kž 1526/56 VS Vojvodine.<sup>6</sup> Sodba prav posebej poudarja, da je za subjektivno (tj. krivdno) plat kaznivega dejanja po čl. 271 odločilno storilčevo razmerje do ogrožanja. V bistvu isto stališče najdemo v odločbi Kž 1396/51 VS SR Hrvatske:<sup>7</sup> naklep je podan takrat, kadar se storilec zaveda splošne nevarnosti in privoli, da ta nevarnost nastopi. Privolitev v posamično določeno posledico torej ni pogoj za naklep in so individualne poškodbene posledice, npr. smrt ali huda telesna poškodba, le kvalifikatornega pomena.<sup>8,9</sup> Drugače pa je kakopak tedaj, ko storilec ravna naklepno tudi glede posledic, naštetih v 273. čl. Takrat imamo stek med kaznivim dejanjem po tem členu in kaznivim dejanjem po

<sup>3</sup> VS AP Vojvodine, Kž 147/1958, Glasnik advokatske komore u SAD Vojvodini, 1958, št. 5, str. 28—29. Glej tudi VS SR Hrvatske, Kž 993/53 (odločba je bila izdana v poročilu VS SR Hrvatske za čas od 1. 10. do 31. 12. 1953).

<sup>4</sup> Glej Matošić I, str. 88 in nasl. ter Klajn I, str. 169—1970. Klajn ugotavlja, da so se v zadnjih letih med posameznimi republikami zmanjševale razlike glede tega, kako določati krivdno obliko za storilce kaznivih dejanj v cestnem prometu (str. 169).

<sup>5</sup> VS SR Hrvatske, sodba Kž 3558/56, Naša zakonitost, 1957, št. 5—8, str. 317.

<sup>6</sup> Atanacković, str. 100.

<sup>7</sup> Zlatarić II, str. 509. Tako tudi VS SFRJ v odločbi Kž 1952/52 in VS SR Hrvatske v odločbi Kž 993/53.

<sup>8</sup> VS SR Hrvatske, Kž 406/54, Zlatarić II, str. 509.

<sup>9</sup> Tako je jasno samo v primeru, ko je storilec ravnal iz malomarnosti do hujših posledic. Glej VS SR Hrvatske, Kž 1583/53 (odločba je bila priobčena v poročilu VS SR Hrvatske za čas od 1. 10. do 31. 12. 1953). Glej prav tako VS SR Srbije, Kž 1067/68 (odločba je bila priobčena v Biltenu VS SR Srbije, 1968, št. 14, str. 13).

<sup>1</sup> VS APV, Kž 1298/1962, Glasnik advokatske komore u SAD Vojvodini, 1963, št. 4, str. 26. — Opomba: Odločbe, pri katerih ne navajam, kje so bile priobčene, sem našel v evidenci kazenskega oddelka pri VS SR Slovenije.

<sup>2</sup> VS AP Vojvodine, sklep Kž 630/69, Zbirka sodnih določb, knjiga XV, zvezek 1, str. 76—78.

splošni določbi za naklepno povzročitev takšne posledice.<sup>10</sup>

2. B. Posledica kaznivega dejanja po čl. 271 se kaže v konkretni nevarnosti.<sup>11</sup> To pomeni, da mora storilec ustvariti takšno stanje, v kakršnem lahko po splošnih izkušnjah vsak čas z verjetnostjo pride do poškodovanja zavarovane dobrine.<sup>12, 13</sup> V praksi je v zvezi s tem postalo sporno, ali konkretna nevarnost obsega tudi lahko telesno poškodbo.<sup>14</sup> Zlatarić je opozoril, da pri presoji omenjenega vprašanja ne smemo zamjenjavati posledice ogrožanja in posledice poškodbe, temveč kaže ugotoviti, ali je lahka telesna poškodba samostojna kriminalna količina. Zmerom, kadar lahki telesni poškodbi ta samostojnost ne bo lastna, bo tako šteti, da je obsežna v kaznivem dejanju ogrožanja javnega prometa.<sup>15</sup> (Smiselno isto velja za primer, kadar nastane škoda, a ne gre za veliko premoženjsko škodo kot kvalifikatorno okoliščino po čl. 273 — op. M. P.)

3. A. Precej odločb stoji na načelnem stališču, da je mogoče naklepno ogrožanje javnega prometa.<sup>16</sup> Te odločbe povečini ne povedo, v čem je storilčev naklep, ker so zgolj prevod splošnega določila (čl. 7/2) v jezik posebne določbe (čl. 271/1). Zato so za prakso in tudi za teorijo zanimivejše tiste odločbe, ki pojasnijo, zakaj je storilec dejanje storil naklepno. Toda tudi te odločbe ne razložijo nadrobneje, kakšno je bilo storilčevo razmerje do posledice (zlasti do voluntaristične prvine, tj. do privolitve v posledico). Ugotoviti je treba, da sodišča storilčevo krivdo dostikrat ugotavljajo na temelju zunanjih (objektivnih) okoliščin, medtem ko subjektivne oko-

liščine raziskujejo v precej manjši meri. Kot objektivne okoliščine, ki kažejo na to, da je storilec privolil v posledico, so sodišča spoznala: storilčevo alkoholiziranost;<sup>17</sup> dejstvo, da je storilec prvič sedel za volan, da je vozil po valoviti cesti, ki za vožnjo ni bila lahka, da je šel na pot po neprespani noči, da je bil alkoholiziran in da je vožnjo nadaljeval kljub pričinenemu opozorilu;<sup>18</sup> okoliščine, da je bil storilec vinjen, da je vozil prehitro, da vozilo ni imelo svetlobnih naprav, da je vozil po prometni ulici in da je poklicni šofer;<sup>19</sup> prehitro vožnjo;<sup>20</sup> storilčevo vednost, da upravlja vozilo, ki ima okvaro na zavorah;<sup>21</sup> to, da je bil storilec neizkušen, da ni poznal vozila, da je peljal prehitro ter da je zavijal v oster in nevaren ovinek;<sup>22</sup> okoliščino, da voznik ni zmanjšal hitrosti (vozil je 80 km/h), čeprav je na precejšnjo razdaljo opazil osemdesetletnega starčka, dalje, da je storilec vedel, da vozilo ni bilo v redu, da ni imel vozniškega dovoljenja in da ni imel dovolj voznških izkušenj;<sup>23</sup> storilčevo vednost, da je upravljal avtomobil v dremljajočem stanju<sup>24</sup> itd.

3. B. Poudaril sem že, da je praksa v posameznih primerih storilce spoznala za krive samo na temelju posameznih zunanjih okoliščin. S tem več odločb ne soglašajo. Tako npr. zasledimo stališče, da vinjenost sama po sebi še ne dokazuje storilčeve krivde,<sup>25</sup> kakor tudi ne dokazuje naklepnega ogrožanja javnega prometa zgolj okoliščina; da voznik motornega vozila ni imel voznškega dovoljenja.<sup>26</sup>

3. C. Tako imenovana Frankova formula je v praksi povzročila precej težav. Da bi se jim izognili, so izoblikovali pojem brezobzirnosti. Zanimivo in pomembno je, da je bila brezobzirnost

<sup>10</sup> Glej odločbo, omenjeno v Kobe-Bavcon, str. 399.

<sup>11</sup> Glej odločbi, omenjeni v Kobe-Bavcon, str. 391 in 394.

<sup>12</sup> Kobe-Bavcon, str. 381.

<sup>13</sup> Če storilec privoli v ogrožanje prav določene osebe, nimamo opraviti s kaznivim dejanjem po čl. 271/1, ampak gre za klasično kaznivo dejanje, npr. za poskus uboja. Prim. Okrožno sodišče v Beogradu, K 1010/59, Klajn I, str. 175.

<sup>14</sup> Prim. VS SR Hrvatske, Kž 1412/54, Zlatarić I, str. 194 in VS SFRJ, Kž 69/67.

<sup>15</sup> Opomba: De lege lata je povzročitev lahke telesne poškodbe naklepno kaznivo dejanje, medtem ko je KZ iz leta 1951 poznal tudi kaznivo dejanje lahke telesne poškodbe iz malomarnosti.

<sup>16</sup> VS SFRJ, Kž 1952/52; VS SR Hrvatske, Kž 993/53, Zlatarić II, str. 508; VS SR Srbije, Kž 1396/51, Zlatarić II, str. 509; VS SR Srbije, Kž 1067/68, Bilten VS SR Srbije, 1968, št. 14, str. 13; VS SFRJ, Kž 24/55; VS SR Hrvatske, Kž 1258/62, Naša zakonitost, 1962, št. 7—8, str. 401 itd.

<sup>17</sup> VS SR Hrvatske, sodba Kž 1081/67, Naša zakonitost, 1962, št. 7—8, str. 400 in Kž 893/53 istega sodišča, Zlatarić II, str. 509.

<sup>18</sup> VS SFRJ, sodba Kž 24/55, Djordjević, str. 174—175.

<sup>19</sup> VS SR Srbije, sodba Kž 609/52, Pravni život, 1953, št. 4, str. 20. Prim. VS SFRJ, Kž 22/55, Zlatarić II, str. 509.

<sup>20</sup> VS SR Hrvatske, Kž 803/54, Zlatarić II, str. 509; VS AP Vojvodine, sodba Kž 1526/56, Zbirka sodnih odločb, knjiga II, zvezek 1, str. 69—70.

<sup>21</sup> VS SR Hrvatske, sodba Kž 381/63, Atanacković, str. 113.

<sup>22</sup> VS SR Hrvatske, sodba Kž 1141/67, Naša zakonitost, 1968, št. 1, str. 78—80.

<sup>23</sup> VS SR Hrvatske, Kž 1763/70.

<sup>24</sup> VS SR Hrvatske, Kž 96/70.

<sup>25</sup> VS SR Hrvatske, sodba Kž 1191/67, Zbirka sodnih odločb, knjiga XII, zvezek 3, št. 294.

<sup>26</sup> Glej odločbo, navedeno v Kobe-Bavcon, str. 11.

kot pomagalo pri razločevanju med eventualnim naklepom in zavestno malomarnostjo sprejeta celo na posvetovanju na VS SFRJ (bilo je v začetku 1961. leta): Če sodišče ugotovi, da je storilec ravnal brezobzirno in objestno, da je grobo kršil prometne predpise in pravila ter pri tem očitno ogrožal tuja življenja in premoženje, je treba sklepati, da je privolil v nastanek prepovedane posledice (konkretne nevarnosti) in torej storil dejanje z eventualnim naklepom. V primeru, ko sodišče na podlagi vseh okoliščin oceni, da storilčevo ravnanje ni brezobzirno, ampak le neprevidno in ne dovolj obzirno, pa bo utemeljen sklep, da gre za malomarnost kot krivdno obliko.<sup>27</sup> Podčrtam naj še, da so v sodni praksi pojmovali za brezobzirno npr. vožnjo v vinjenem stanju in nato storilce obsojali za kazniva dejanja ogrožanja javnega prometa po 1. odst. 271. čl.<sup>28</sup>

## II. Razmejitev med eventualnim naklepom in zavestno malomarnostjo

1. Razlika med eventualnim naklepom in zavestno malomarnostjo se kaže v storilčevem razmerju do posledice (v voluntaristični prvini): storilec pri eventualnem naklepu privoli, da posledica nastane, medtem ko pri zavestni malomarnosti ali lahkomišelnosti misli, da posledica ne bo nastala, ali pa ve, da posledica lahko nastane, a lahkomišelnost misli, da jo bo lahko odvrnil (čl. 7/2, 3). Kdaj imamo torej eventualni naklep in kdaj zavestno malomarnost?<sup>29</sup> Intelektualna prvina, tj. zavest, da zaradi storilčeve storitve ali opustitve lahko nastane prepovedana posledica, mora biti podana tako pri eventualnem naklepu kot pri zavestni malomarnosti. Storilec se mora nadalje v obeh primerih tudi zavedati vseh znakov kaznivega dejanja, kot so določeni z zakonom.<sup>30</sup> Vse do tu ni težav oziroma vsaj, teoretično gledano, ni spornih vprašanj.

<sup>27</sup> Atanacković, str. 105.

<sup>28</sup> Glej sodne odločbe, podane v Klajnu I, str. 186 in 191.

<sup>29</sup> Tu ne bom govoril o vprašanju, kakšno teorijo je glede krivde sprejel jugoslovanski zakonodajalec, psihološko ali psihološko-normativno, ampak bom izhajal iz psihološke teorije (glej čl. 10; glej prav tako Srzentić-Stajić, str. 142 in Kobe I, str. 299) in vzela, da se mora storilec prepovedanosti dejanja zavedati v socialno-etičnem pomenu (Kobe-Bavcon, str. 9 in Frank, str. 138).

<sup>30</sup> Kobe-Bavcon, str. 10.

V bistvu isto bi sicer lahko deloma trdili tudi za voluntaristično prvino pri obeh vrstah krivde, toda doktrina vseeno soglasno priznava, da teoretično brezhibno izpeljano razločevanje med eventualnim naklepom in zavestno malomarnostjo povzroča v praksi velikanske težave.

Srzentić in Stajić tehtno zagovarjata mnenje, da storilcu lahko očitamo eventualni naklep samo takrat, kadar iz vseh okoliščin z gotovostjo (podörtal — M. P.) sklepamo, da je privolil v posledico.<sup>31</sup> Zavoljo tega je treba soglašati s tistim delom teorije, ki zavrača stališče, da na eventualni naklep (privolitev) sklepamo že iz storilčeve zavesti o možnosti nastanka prepovedane posledice.<sup>32</sup> Skratilka, v vsakem konkretnem primeru morata biti podani in ugotovljeni obe prvini: intelektualna in voluntaristična.

Za voluntaristično prvino eventualnega naklepa je značilna storilčeva indiferentnost<sup>33</sup> do prepovedane posledice, ki utegne nastati. Indiferentnost se kaže v tem, da storilec k posledici ne teži<sup>34</sup> (zakaj le-ta ni cilj njegovega hotenja) in je ne želi: storilec posledico le dopušča, z njo tako ali drugače računa in potemtakem vanjo privoli.<sup>35</sup>

Storilec pri zavestni malomarnosti ni indiferenten do posledice, ker je za njegovo razmerje do nje značilna takšna ali drugačna lahkomišelnost. To pomeni, da je storilec na podlagi določenih okoliščin prišel do sklepa, da posledica ne bo nastala oziroma da jo bo lahko odvrnil. Seveda se takoj postavi vprašanje, kakšne morajo biti te okoliščine, na katerih sloni storilčev sklep o nenastanku oziroma o odvrnitvi posledice. Mislim, da lahko soglašam z mnenjem, ki pravi, da storilec ravna z zavestno malomarnostjo in ne z eventualnim naklepom tudi takrat, ko se opira na malo verjetne okoliščine.<sup>36</sup> Temu stališču se pridružujem iz razloga, ker mora biti stopnja storilčeve krivde ugotovljena z gotovostjo in se je zato treba v dvomu odločiti za milejšo obliko krivde (in dubio pro reo).<sup>37</sup>

2. V praksi se za razmejitev med eventualnim naklepom in zavestno malomarnostjo pogosto uporablja Frankova formula (imenovana po R.

<sup>31</sup> Srzentić-Stajić, str. 154.

<sup>32</sup> Radovanović, str. 338.

<sup>33</sup> Szerer, str. 1213.

<sup>34</sup> Kobe I, str. 302.

<sup>35</sup> Bavcon I, str. 97.

<sup>36</sup> Srzentić-Stajić, str. 154.

<sup>37</sup> Zlatarić I, str. 43; Kobe-Bavcon, str. 11.

Franku, zastopniku teorije predstave). Eventualni naklep je po njej podan vselej, kadar storilec od svojega ravnanja ne bi odstopil, čeprav bi zagotovo vedel, da bo prepovedana posledica nastala. Doktrina tej formuli očita, da je hipotetična in se izreka za drugačna merila za razmejevanje omenjenih oblik krivde. Kakor ugotavljata Kobe in Bavcon, vprašanja niti na novo predlagana merila ne rešujejo, ker so prav tako sporna ali pa sploh neuporabna.<sup>38</sup>

Singer<sup>39</sup> je nemara najbolj nadrobno in sistematično razčlenil tako imenovano Frankovo formulo in ji naslovil tele štiri pomisleke: prvič, da je hipotetična; drugič, da eventualni naklep razmejuje od zavestne malomarnosti na temelju neznatnih psihičnih odtenkov (kar ni v skladu s kazenskim pravom); tretjič, da je v nasprotju z zavestno malomarnostjo, kakor jo opredeljuje KZ; in četrtič, da izhaja iz podmene, da je zavest o protipravnosti dejanja prvina naklepa.<sup>40</sup> — Med naštetimi Singerjevimi pomisleki zbujeata v sklopu pričujočih razmišljanj pozornost predvsem drugi in tretji. Na drugega kaže opozoriti zaradi tega, ker je za kazensko pravo nujno, da so meje med posameznimi oblikami krivde zakonodajno-tehnično ostro potegnjene. Če pa že je de lege lata tako, da je ločnica med eventualnim naklepom in zavestno malomarnostjo nejasna, je pač neogibno pogosteje uporabljati načelo in dubio pro reo in ne za vsako ceno spričo določenih kriminalnopolitičnih razlogov umetno iskati eventualnega naklepa tam, kjer je to najbolj sporno in dvomljivo (glej zadaj pogl. I, tč. 3 A in 3 B). Poblizje naj se ustavim tudi ob tretjem Singerjevem ugovoru, čeprav se z njim ne morem strinjati. Gre za stališče, da zakonski pojem zavestne malomarnosti izključuje aleatorno prvino in da se mora torej storilec na podlagi relevantnih okoliščin prepričati, da prepovedana posledica ne bo nastala. Storilec naj bi tedaj ravnal z eventualnim naklepom, če se je zavedal možnosti, da nastane posledica, a se ni niti oprl na določene okoliščine niti ni ničesar ukrenil, da bi dvom glede posledice razrešil, pa čeravno je lahkomišelnost mislil, da posledica ne bo nastala

<sup>38</sup> Kobe-Bavcon, str. 10.

<sup>39</sup> Singer, str. 1—19.

<sup>40</sup> Če vzamemo, da je zavest o protipravnosti prvina naklepa, je Frankov obrazec v primeru pravne zmote in stvarne zmote v širšem pomenu kar dvakrat hipotetičen, kajti izhajati moramo iz tega, da je storilec zavzel do posledice neko pravno relevantno stališče (Singer, str. 17).

(str. 16).<sup>41</sup> Mislim, da aleatorne prvine ni mogoče odvzeti zavestni malomarnosti. Če sama razlaga zakonodajalčevega besedila pokaže, da od storilca ne moremo zahtevati, naj si v celoti in popolnoma razčisti, ali posledica bo ali ne bo nastala. Besedilo »če se je storilec zavezal, da laško (podčrtal — M. P.) nastane prepovedana posledica, pa je lahkomišelnost«<sup>42</sup> (podčrtal — M. P.) mislil« itd. storilčevega dvoma glede posledice ne zanika, marveč ga ravno v takšni ali drugačni meri uzakonja in s tem v določenem obsegu dopušča. Kakor koli že — če storilec ravna lahkomišelnost, ne more biti prepričan, da posledica ne bo nastala: le upa lahko, da do posledice ne bo prišlo.<sup>43</sup> Poleg tega tudi menim, da negativna definicija eventualnega naklepa ni sprejemljiva.<sup>44</sup> Iz dejstva, da zavestna malomarnost ni podana, sodišče ne sme sklepati, da je storilec izvršil kaznivo dejanje z eventualnim naklepom, kajti privolitve v posledico mu mora biti posebej dokazana (glej prav tako pogl. II, tč. 1).

O razločku med eventualnim naklepom in zavestno malomarnostjo je razmišljal tudi Stanko Frank. Poudarjal je, naj sodišče ugotavlja, ali je storilec privolil v posledico, tako da upošteva vse tiste okoliščine, ki so pomembne za razsojo o krivdi, in naj pri tem nastalo posledico poveže s storilčevo osebnostjo.<sup>45</sup> Vprašanje je, ali je o privolitvi dopustno sklepati skozi storilca, tj. glede na osebnost z določenimi lastnostmi. Zdi se, da takšno stališče odpre vrata stigmatizaciji. Če gledamo praktično, bi to pomenilo, da so predkaznovani storilci (za kazniva dejanja in prekrške) v primerjavi z doslej neoporečnimi državljani kar naprej potisnjeni v neugodnejši položaj in verjetnejši kandidati za očitek, da so

<sup>41</sup> »Polazeći od sviesnog nehata, dobili smu negativnu definiciju eventualnog umišljanja, koja nas upućuje na kriterij za razgraničenje bitno različit od vladajućeg kriterija i navedene formule R. Franka. Što više, dosljedno koncepciji na kojoj počiva Frankova formula, morali bismo stati na stanovište da je učinilac djelo učinio s umišljanjem in onda, kad na osnovu relevantnih okolnosti nije olako držao, već je bio osnovano uvjeren da posljedica čije je nastupanje predvidjeno kao moguće neće nastupiti, a utvrđeno je da bi radnju bio poduzeo i u slučaju da je nastupanje kao moguće predvidjene posljedice smatrao sigurnim« (Singer, str. 16).

<sup>42</sup> »Bistvena razlika med zavestno malomarnostjo in eventualnim naklepom pa tiči v l a h k o m i s e l n e m smatranju malomarnega storilca, da ta posledica in concreto ne bo nastopila ali da jo bo mogel odvrniti« (Dolenc-Maklecov, str. 87, 88).

<sup>43</sup> Prim. Atanacković, str. 98.

<sup>44</sup> Prim. Radovanović, str. 339.

<sup>45</sup> Frank, str. 159.

privolili v prepovedano posledico. Gotovo pa je, da se pri presoji vprašanja o krivdi ne bo dalo v celoti izogniti upoštevanju storilčevih izkušenj v posameznih dejavnostih (npr. v prometu). Gre pač za to, da moramo izhajati iz storilčeve prakse in znanja o dejavnosti, ki je ni dovolj obvladal in je v njej storil kaznivo dejanje, ne pa za to, da storilčevo ravnanje ocenjujemo skozi vrednostno sodbo, ki jo imamo o njem.

V tej točki bi bilo treba prikazati vsaj še stališča o brezobzirnosti — pojmu, ki so ga sprejeli v praksi in teoriji ter z njegovo pomočjo razmejevali eventualni naklep od zavestne malomarnosti. Iz potrebe po sistematičnosti bom to storil šele v naslednjem poglavju, ko bom orisal stališča doktrine do eventualnega naklepa v javnem prometu, kajti brezobzirnost je nastala kot institut posebnega dela kazenskega zakonika (pogl. III, tč. 5 in 6).

### III. Stališča doktrine o eventualnem naklepu v cestnem prometu

Najbrž bo držalo, da klasično razločevanje med eventualnim naklepom in zavestno malomarnostjo nasploh ne ustreza več potrebam prakse, še posebej pa naj bi to veljalo za posamezna področja — med njimi tudi za udeležbo v cestnem prometu. Zato si oglejmo, kakšne rešitve nam ponuja teorija — od koncepcij de lege lata do zamisli in predlogov de lege ferenda.<sup>46</sup>

1. A. Pri eventualnem naklepu se storilec zaveda, da vozi npr. v nasprotju s predpisi ali pravili, nadalje se zaveda, da lahko zaradi svojega ravnanja povzroči konkretno nevarnost<sup>47</sup> za življenje ljudi ali premoženje precejšnje vrednosti, pa tudi tega, da obstoji vzročna zveza med njegovim ravnanjem in posledico, tj. denimo, da posledica lahko nastane ravno zaradi njegove vožnje zoper predpise ali pravila (intelektualna

<sup>46</sup> Prim. Šeparović I, str. 134 in nasl.; teoretične poskuse, kako rešiti vprašanje krivde, deli na pet skupin: 1. odstranitev odgovornosti za nezavestno malomarnost, 2. opustitev razločevanja med naklepom in malomarnostjo, 3. tradicionalne koncepcije, 4. koncepcije objektivne odgovornosti, 5. brezobzirnost.

<sup>47</sup> Vprašanja, kaj pravzaprav je konkretna nevarnost, tu ne bom obravnaval, ker bi s tem presegel namen pričujočega zapisa; izhajal bom iz določitve, kakor sem jo povzel in podal v pogl. I, tč. 2 B. Glej prav tako Klajn I, str. 92 in nasl.; Atanacković, str. 35 in nasl.; Šeparović I, str. 89 in nasl. ter Srzentić-Stajić, str. 393.

prvina). Če storilec zdaj kljub takšni zavesti vožnjo nadaljuje in privoli, da konkretna nevarnost nastane, je podana tudi voluntaristična prvina in gre za storitev kaznivega dejanja z eventualnim naklepom.

V praksi bo redkokdaj mogoče sklepati na privolitev zgolj ali predvsem iz storilčevega priznanja. Večinoma bo treba prvino privolitve iskati v sklopu okoliščin, ki so zunaj storilca, in manj v okviru okoliščin, ki nam jih bo razkril storilec sam. Sprejemljiva je potemtakem opredelitev, da bo šlo za eventualni naklep takrat, kadar bo storilec vozil zoper predpise ali pravila, dasi bo vedel, da samo določena zunanja okoliščina — mimo njegove volje in zavesti — lahko prepreči oziroma odvrne konkretno nevarnost in bo do le-te prišlo.<sup>48</sup>

Kakšen sklop okoliščin mora biti podan, da sme sodišče obsoditi storilca po 1. odst. 271. čl., je quaestio facti. Tu posameznih okoliščin, ki govorijo za eventualni naklep, ne kaže naštevati, ker sem jih prikazal že v pogl. I, tč. 3 A in 3 B. Dodam naj samo, da praksa ne sme podlegati kakršnimkoli kalupom in eventualnega naklepa samodejno videti tam, kjer se sreča z okoliščinami (npr. vinjenostjo), ki ponavadi sodijo v zgoraj omenjeni sklenjeni krog.<sup>49</sup>

Veliko pogostejši so primeri, menim, ko storilec javni promet ogroža z blažjo stopnjo krivde — z zavestno malomarnostjo. Tako je takrat, kadar se storilec ob isti zavesti (intelektualni prvini), kakor jo imamo pri eventualnem naklepu, na temelju svojih osebnih lastnosti in danih okoliščin prepriča, čeprav lahkomišelnost in neutemeljenost, a) da posledica (konkretna nevarnost) ne bo nastala oziroma b) da jo bo lahko odvrnil. Atanacković in Klajn sta šla pri določitvi zavestne malomarnosti še nekoliko dlje. Klajn je podčrtal, da je storilec dolžan prepričati se, ali bo prepovedana posledica nastala, oziroma ali jo bo lahko odvrnil. Če tega ne stori, je treba meniti, da gre za kaznivo dejanje, storjeno z eventualnim naklepom.<sup>50</sup> Tudi

<sup>48</sup> Zlatarić II, str. 510; Klajn I, str. 147, 192.

<sup>49</sup> Prim. Kobe-Bavcon, str. 11: »O storilčevi krivdi lahko sodišče sklepa praviloma posredno, to je po zunanjih manifestacijah njegovega vedenja in ravnanja, lahko pa tudi iz storilčevega opisa o njegovih psihičnih doživljajih neposredno pred storitvijo kaznivega dejanja. Na podlagi takšnih okoliščin in podatkov ustvarjeni sklep o krivdi mora biti nedvomen«.

<sup>50</sup> Klajn I, str. 164.

Atanacković je izrekel Klajnovemu zelo podobno mnenje: Storilec se ne more sklicevati na zavestno malomarnost, če gre za določene položaje, s katerimi je treba vselej računati, oziroma če ni z gostovostjo (sicer lahko lahkomišeln) predvidel, da bo uspel konkretno nevarnost odvrniti.<sup>51</sup> Res je, od voznika smemo upravičeno zahtevati, da je v posameznih položajih pozoren na prav določene okoliščine. Toda, če tega ne stori, ni dovoljeno avtomatično sklepati na eventualni naklep, kar nakazujeta omenjeni stališči (gl. pogl. II, tč. 2.)

1. B. Če v konkretnem primeru nastane poškodbeni posledica, mora sodišče oceniti stopnjo storilčeve krivde najprej do konkretne nevarnosti (čl. 271) in potem še do poškodbe (čl. 273). Mogočih je več različic: Izhajamo iz tega, kakšno je storilčevo razmerje do kršitve predpisov oziroma pravil. Če storilec ravna v nasprotju s predpisi oziroma pravili naklepno, je še vedno mogoča naklepna povzročitev konkretne nevarnosti in poškodbenih posledic. Če je kršitev storjena iz malomarnosti, pa je naklepno kaznivo dejanje že vnaprej izključeno.<sup>52</sup> Sledi druga stopnja, ko ugotavljamo, kako je storilec ravnal v razmerju do konkretne nevarnosti. Če je predpise oziroma pravila kršil naklepno, imamo lahko storitev kaznivega dejanja bodisi z naklepom bodisi iz malomarnosti. Kadar storilec krši predpise oziroma pravila iz malomarnosti, pa pride v poštev le storitev kaznivega dejanja iz malomarnosti. Nazadnje je treba oceniti še stopnjo storilčeve krivde pri poškodbenih posledicah, kakor jih določa 273. čl. Tu je mogoča le malomarnost kot stopnja krivde (odgovornost za hujsko posledico, čl. 8/1). Če storilec ravna naklepno tudi do poškodbenih posledic, je podano samo katero izmed klasičnih kaznivih dejanj (npr. uboj, huda telesna poškodba). Izključeno bi seveda ne bilo, da bi storilec sicer ravnal naklepno v razmerju do poškodbenih posledic, a hkrati v navideznem idealnem steku storil še kaznivo dejanje ogrožanja javnega prometa — s prenaklepnimi posledicami ali brez njih (primer: storilec hoče z vozilom ubiti določeno osebo, ki gre po prehodu za pešce, in hkrati privoli, da spravi v nevarnost življenje ljudi, ki se nahajajo na prehodu za pešce ali v bližini).

2. Tisti del teorije, ki sprejema kvalifikacijo kaznivega dejanja ogrožanja javnega prometa

z eventualnim naklepom, opozarja, da morajo sodišča ugotavljati stopnjo storilčeve krivde v odnosu do konkretne nevarnosti: Napačno je, če sodišče stopnjo storilčeve krivde ocenjuje neposredno do poškodbenih posledic, zakaj storilec dostikrat privoli, da spravi v nevarnost življenje ljudi ali premoženje precejšnje vrednosti, medtem ko glede poškodbenih posledic lahkomišeln meni, da ne bodo nastale ali da jih bo lahko odvrnil, oziroma se ne zaveda, da lahko nastanejo, pa bi se bil po okoliščinah in po svojih osebnih lastnostih tega moral in mogel zavedati.<sup>53</sup> Liakovski tako npr. izrecno poudarja, da ima ugotavljanje krivde neposredno do poškodbenih posledic dve negativni posledici — po eni strani vodi k neustrezni kvalifikaciji, po drugi strani pa povzroča nepravilno odmero kazni. Zelo kritičen je tudi Simić. Le-ta ocenjuje sodne odločbe naših vrhovnih sodišč in poudarja, da cela vrsta odločb ne razloži, v čem je sodišče videlo prvino privolitve. Hkrati omenja okoliščine, ki so sodišču lahko v pomoč, ko presoja, ali je bilo kaznivo dejanje storjeno z eventualnim naklepom. Te okoliščine so: obseg in intenziteta povzročene nevarnosti; storilčeve osebne lastnosti; storilčeve doslejnjše izkušnje v prometu in njegova prejšnja kaznovanost; vprašanje, ali gre za trenutek nepazljivosti oziroma za napačno oceno položaja; okoliščine, v kakršnih je storilec kršil predpise oziroma pravila, in to, za kakšno stopnjo kršitve gre.<sup>54</sup> Vimpušek je v primerjavi s Simićem konkretnjeji in določena ravnanja (npr. vožnja v vinjenem stanju, prehitevanje na nepreglednih ovinkih) celo a priori razglasa za takšna, kakor da iz njih izhaja, da je storilec privolil v nastanek prepovedane posledice. Mislim, da lahko Vimpuškovo stališče ocenim za pravno nezdržno, ne da bi vnovič utemeljeval, zakaj takšna in podobna pojmovanja odklanjam. Opozorim naj še na Šeparovića; ta postavlja trditev, da so prometni prestopniki glede na dejanje — kršitev predpisov — tipični naklepni prestopniki. Po njegovem npr. vožnja skozi zaprto križišče ali prehitevanje na nepreglednem kraju »pomeni zavestno in naklepno kršitev temeljnih pravil vedenja v prometu, pri čemer storilec, če ne gre za samomorilca, sicer »ne želi« srečanja s kako oviro niti noče posledice, ki bi lahko nastala,

<sup>53</sup> Glej npr. Vimpušek, o. c.; Liakovski, o. c.; Šeparović II, o. c.; Matošić I in II, o. c. in Simić, o. c.

<sup>54</sup> Strinjам se, da je od oglada na kraju nesreče precej odvisno, kako bodo nato med postopkom ugotovljene subjektivne okoliščine, Früh, o. c. Glej tudi Vodinec, str. 453—469.

<sup>51</sup> Atanacković, str. 111, 112.

<sup>52</sup> Prim. Klajn I, str. 182 in nasl.

vendar je tudi ne izloči, ker se dobro zaveda, da posledica lahko nastane« (str. 85).

3. Zamislim de lege lata je blizu tudi Petković. Avtor ne nasprotuje eventualnemu naklepu kot obliki krivde, temveč le predlaga, naj bi zakonodajalec zagrozil z isto vrsto in višino kazni za kaznivo dejanje, storjeno z zavestno malomarnostjo, in za kaznivo dejanje, storjeno z eventualnim naklepom.<sup>55</sup> Tako meni predvsem zato, ker se vpraša, ali je neprevidnost, s katero sodišča ponavadi razmejujejo med eventualnim naklepom in zavestno malomarnostjo, res toliko manj družbeno nevarna, kakor se to kaže v zdaj zagroženi kazni.<sup>56</sup> — Menim, da Petković s svojim predlogom na svojski način pojasni, v čem je pravzaprav (tudi) ozadje spora med zagovorniki in nasprotniki eventualnega naklepa v cestnem prometu. Spričo tega se bom k njegovim izpeljavam povrnil še enkrat — v končnem poglavju.

4. V doktrini je več piscev, ki zavračajo konstrukcijo kaznivega dejanja po čl. 271 (glej naprej tč. 6 in nasl.), in iščejo takšne rešitve, s katerimi bo mogoče odpraviti teoretični in praktični spor glede razločevanja med eventualnim naklepom in zavestno malomarnostjo. Med njimi naj se na tem mestu ustavim pri Kobetu; ta pronicljivo razčlenjuje zdajšnjo pozitivnopravno ureditev.<sup>57</sup> Po njegovem konkretna nevarnost ni samostojna celota: je del poškodbene posledice.<sup>58</sup> To pomeni, da se eventualni naklep (privolitev) nanaša na posledico v celoti in ne le na njen del (konkretno nevarnost). Brž ko je tako, pa postane konstrukcija eventualnega naklepa de lege lata psihološko nesprejemljiva, kajti sicer bi moralo veljati, da je storilec privolil tudi v poškodovanje ali smrt samega sebe.

5. Omenil sem že, da je sodna praksa sprejela pojem brezobzirnosti kot pomagalo za razmejevanje med eventualnim naklepom in malomarnostjo (pogl. I, tč. 3 C). V teoriji so glede tega pojma različna mnenja in ga tudi ne opredeljujejo enotno. Zanj so se npr. izrekli Zlatarić,<sup>59</sup> Salihagić<sup>60</sup> in Klajn<sup>61, 62</sup>. Zlatarić pravi, da brez-

obzirnost kaže na eventualni naklep, nepazljivost (česarvno je groba) pa pomeni, da je storilec ravnal z zavestno malomarnostjo. Podobno poudarja Salihagić. Ta dodaja, da z brezobzirnostjo ne vpeljujemo popolne objektivizacije meril, čeprav je po drugi strani določena objektivizacija nujna in celo neizbežna. Če Klajnovo stališče primerjamo s Salihagićevim in Zlatarićevim, vidimo, da je tehtnejše in uporabnejše, zakaj Klajn vidi v brezobzirnosti samo enega izmed pripomočkov, kako potegniti ločnico med spornima oblikama krivde.<sup>63, 64</sup>

Drugi del teorije pojmu brezobzirnosti ni naklonjen. Makra npr. poudarja, da je brezobzirnost objektivna okoliščina in da spričo tega vprašanja krivde še zmerom ostaja odprto.<sup>65</sup> Simić<sup>66</sup> opozarja, da imamo opraviti z nedoločnim pojmom,<sup>67</sup> ki ne pokriva le eventualnega naklepa, ampak tudi ravnanja, ki sodijo pod zavestno malomarnost kot krivdno obliko.<sup>68</sup> Poglavitni Simićev ugovor pa je, da brezobzirnost ni zakonski pojem in da potemtakem sodišča ne smejo soditi na njegovi podlagi. Ta Simićev pomislek me sam po sebi ne prepriča. Dejstvo, da v teoriji ali praksi najdejo pomagalo, s katerim olajšajo razmejevanje med posameznimi oblikami krivde, je združljivo z zakonom in je celo zaželjeno. Drugače pa je seveda, če razlaga zakona preseže okvire zakonodajalčeve volje in

<sup>63</sup> Klajn I, str. 188.

<sup>64</sup> Glej tudi Atanacković, str. 114.

<sup>65</sup> Makra, str. 132.

<sup>66</sup> Simić, str. 31—44.

<sup>67</sup> Ta pomislek je najpomembnejši. Če pregledamo mnenja posameznih piscev, moramo ugotoviti, da je posameznih določitev o brezobzirnosti skoraj toliko, kolikor je avtorjev, ki o njej razmišljajo (glej Klajn I, str. 185 in nasl. in Šeparović I, str. 140 in nasl.). Ob takšni neenotnosti je kajpak težko svetovati, naj si v sodni praksi pomagajo s pojmom brezobzirnosti, ker je nevarno, da bodo zašli v še večja protislovja in dileme, v kakršnih so že zdaj. — Posameznih določitev brezobzirnosti ne bom povzemal. Za zgled naj podam le Klajnovo in Šeparovićevo: »Brezobzirnost je takvo svjesno in voljno ponašanje, kojim se pokazuje grubi nemar za sigurnost i zakonite, opravdane interese drugih, nepoštivanjem prava i interesa drugih, uslijed čega su pojedinačna ili opća istaknuta zaštićena dobra (život, tjelo, materialne vrijednosti, sigurnost i sl.) ugrožena, povrijedjena ili uništena« (Šeparović I, str. 143). — »Iz izlaganja bi se moglo zaključiti da bezobzirno postupanje vozača vozila nastaje kada se iz okolnosti slučaja vidi da je prema karakteru nepropisne ili nepravilne vožnje itd. stvorena mogućnost za povećani obim i intenzitet opasnosti po živote ljudi ili imovine većeg obima« (Klajn II, str. 25).

<sup>68</sup> Tako tudi Kobe II, str. 127.

<sup>55</sup> Petković, str. 53 in nasl.

<sup>56</sup> Prim. Szerer, str. 1215 in nasl.

<sup>57</sup> Kobe II, str. 120—136.

<sup>58</sup> Prim. Zobec, ki ugotavlja, da praksa odvzema prometnemu deliktu pomen ogroževalnega delikta (str. 17).

<sup>59</sup> Zlatarić II, str. 511.

<sup>60</sup> Salihagić, str. 8 in nasl.

<sup>61</sup> Klajn II, str. 17 in nasl.

<sup>62</sup> Prim., kako ureja brezobzirnost angleški Road Traffic Act, Cyprian, str. 215 in nasl.



vnese v prakso nekaj, kar je zunaj zakona, kot je to v primeru pojma brezobzirnosti. Če izhajam iz določitve, sprejete leta 1961 na posvetovanju na VS SFRJ, lahko rečem, da storilcu, ki vozi brezobzirno in objestno in ki grobo krši prometne predpise in pravila ter pri tem očitno ogroža tuja življenja in premoženje, še ne moremo z gotovostjo očitati, da je privolil v prepovedano posledico. Takšno sklepanje bi pomenilo, da iz storilčeve zavesti in iz določenih objektivnih okoliščin sklepamo na voluntaristično prvino. Z drugimi besedami — določitev brezobzirnosti, o kateri je beseda, temelji zlasti na objektivnih okoliščinah, zanemarja pa subjektivne prvine eventualnega naklepa in torej eopso izloča svojo uporabnost. Glede na to menim, da je de lege lata še vedno primernejši tako imenovani Frankov obrazec, čeravno drži, da je hipotetičen.<sup>69</sup>

6. Damaška in Šeparović<sup>70</sup> sta prav tako zagovornika brezobzirnosti. Onadva v njej ne vidita sredstva za razlago zakona, saj jo sprejemata kot krivdno obliko sui generis. Damaška predlaga, naj bi bila brezobzirnost poleg direktnega naklepa in nezavestne malomarnosti tretja oblika krivde, ki naj ne bi bila uvrščena pod naklep: finalno delovanje do prepovedane posledice namreč ne bi bilo prвина brezobzirnosti. Po Šeparoviću pa bi bila brezobzirnost subjektivni element, kršitev prometnih predpisov bi predstavljala objektivno prvino kaznivega dejanja (dejanje in protipravnost hkrati), medtem ko bi za storilčevo razmerje do prepovedane posledice zadostovalo, da je le-to ali mogel ali jo bil dolžan predvideti.

7. Bavcon<sup>71</sup> izhaja iz storilca in njegove nevarnosti.<sup>72</sup> Pravi, da je sedanja ureditev zapletena in kaj malo v skladu z dogodki v resničnosti. »Vmesne faze ogrožanja, ki jo je zakonodajalec vrnil med neko ravnanje in posledico tega ravnanja (dejanja) v resničnem življenju in v vrednotenju dogodkov nikoli ne upoštevamo«. »Gre za to, da je neko dejanje oziroma ravnanje samo po sebi nevarno, sposobno povzročiti prepovedano posledico in kot tako prepovedano s prav-

nimi predpisi ali pa z običajnimi in strokovnimi pravili«. Bavcon glede na to meni, da je koncept oviralnih prestopkov (delits obstacles), npr. vožnja v vinjenem stanju, primernejši in za prakso uporabnejši. Če pa bodo nastale tudi poškodbene posledice, bo potrebno pri odmeri kazni poleg stopnje krivde upoštevati še težo posledice. Kakor pravi Bavcon, bo v teh primerih raziskovanje krivde zapleteno le v izjemnih in izredno redkih položajih. Človeške izkušnje pač kažejo, »da je neka posledica po pravilu povezana z določenimi ravnanji in storitvami, ta ravnanja in storitve pa so prav zato prepovedana s pravnimi predpisi ali pa z običajnimi in strokovnimi pravili« (prvina predvidljivosti).<sup>73</sup>

8. Kobe<sup>74</sup> ne sprejema koncepcije oviralnih prestopkov (razen za vožnjo v vinjenem stanju), ampak zagovarja takšno ureditev, kakršno je zakonodajalec uzakonil za kaznivo dejanje nevestnega gospodarskega poslovanja po čl. 213:

a) temeljno dejanje, storitev ali opustitev, tj. kršitev predpisov ali splošnih pravil o ravnanju v cestnem prometu, naj bi bilo praviloma naklepno (direktni ali eventualni naklep);

b) kot posebna od krivde neodvisna naj bi bila predvidena subjektivna prvina — zavest o posledici ali možnosti, da prepovedana posledica nastane;

c) posledica, tj. v določeni intenziteti povzročena konkretna poškodba telesne integritete drugega ali premoženjska škoda, pa naj bi se pojavljala kot objektivni pogoj kaznivosti.

9. Med vidnejšimi predlogi de lege ferenda naj nazadnje omenim tudi Klajnovega:<sup>75</sup>

a) Posledica v obliki konkretne nevarnosti naj ostane takšna, kot je, vendar z omejitvijo, da bi bila predvidena le za najbolj nevarna ravnanja.

b) Storilčevo ravnanje naj bo v noveliranem kaznivem dejanju konkretizirano (npr. vožnja v vinjenem stanju, prehitavanje proti predpisom ali pravilom). Tako naj bi blanketna dispozicija pokrivala samo še tiste primere, ki jih z naštevanjem posameznih ravnanj ne bi mogli zajeti.

c) Razmerje med krivdo in posledico je treba spremeniti v tej smeri, da ga bodo tožilstva in sodišča ugotavljala naravnost do poškodbene posledice in ne prek vmesne faze — konkretne

<sup>69</sup> Glej Kobe II, str. 132.

<sup>70</sup> Šeparović I, str. 144, 145; Damaška, str. 92.

<sup>71</sup> Bavcon II, str. 302—319.

<sup>72</sup> Tako tudi Makra, str. 167 in nasl.; pripominja, da mora pozitivnopravna ureditev temeljiti na storilčevem ravnanju (hkrati naj seveda tudi upošteva, kakšne posledice je storilec povzročil), in se zavzema, da je treba poleg pravne upoštevati še socio-loško plat odgovornosti (str. 133).

<sup>73</sup> Podrobneje glej str. 316 in nasl.

<sup>74</sup> Kobe III, str. 32—44.

<sup>75</sup> Klajn I, str. 263.



nevarnosti — ter naj bo torej posledica — poškodba pravilo (z izjemo pod tč. a).

d) Krivdna oblika v razmerju do poškodbene posledice naj bo po novem skržena na malomarnost, zakaj logično je, da bo šlo pri naklepni storitvi za kako drugo kaznivo dejanje.<sup>76</sup>

#### IV. Sklep

1. *De lege lata* bi tudi v Sloveniji kazalo v določenih primerih kvalificirati kaznivo dejanje ogrožanja javnega prometa z eventualnim naklepom. Sodišča in tožilstva naj pri tem ne bi šla predaleč. Če je »resničnost pač taka, da preventivnih ukrepov ni ali pa so nezadostni«,<sup>77</sup> to ne sme pomeniti, naj pravosodje s poostreno kaznovalno politiko skuša nadomestiti tisto, kar je ostalo s strani preprečevalnih organov zamujenega.<sup>78</sup> Sodišča in tožilstva naj se pri razsoji eventualni naklep ali zavestna malomarnost zavedajo tudi zmote, ki je v tem, da naklep ni a priori težja krivdna oblika kakor malomarnost. Szerer npr. nazorno pokaže, da je močno dvomljivo, kdo zasluži večjo grajo — tisti, ki naklepno strelja na prav določeno osebo, ali tisti, ki iz malomarnosti (insouciance) ogroža življenje neomejenega števila oseb.<sup>79, 80</sup> Spričo vsega tega je torej jasno, da kaže biti pri uporabi krivdne oblike ogrožanja javnega prometa z eventualnim naklepom sila previden in se v dvomljivih primerih zatekati k načelu in dubio pro reo.

Dejstvo, da zagovarjam eventualni naklep kot krivdno obliko v cestnem prometu, utemeljujem predvsem s tem, da je konstrukcija sedanjega kaznivega dejanja po eni strani sicer res neživljenjska,<sup>81</sup> a da je udeležencem v cestnem prometu po drugi strani vendarle treba dopovedati in jih poučiti, da s svojimi ravnanji — storitvami

<sup>76</sup> Prim. s Šeparovičem. Le-ta kot temeljni predlaga dve kaznivi dejanji: prvo, s katerim storilec ovira promet, in drugo, s katerim ogroža varnost cestnega prometa (str. 273 in nasl.).

<sup>77</sup> Bavcon II, str. 308.

<sup>78</sup> Prim. Makra, str. 131.

<sup>79</sup> Szerer, str. 1215.

<sup>80</sup> V naši doktrini je npr. na to opozoril Petković; zavzel se je, naj zakonodajalec za obe krivdni obliki zagrozi z isto kaznijo (glej pogl. III, tč. 3). Mislim, da bi bila takšna rešitev preveč parcialna, ker bi kopica nerešenih vprašanj (zlasti problem krivde) še zmerom ostala odprta.

<sup>81</sup> Prim. Dolenc-Maklecov, kakšna je bila na tem področju ureditev v predvojnem jugoslovanskem kazenskem pravu, str. 320 in nasl.

ali opustitvami — precejkrat naklepno spravljajo v nevarnost življenje ljudi ali premoženje precejšnje vrednosti. Menim, da je ravno tu bistvo problema in da torej kazensko pravosodje v pre-majhnem obsegu vpliva na osveščenost tistih, ki tako rekoč iz dneva v dan ogrožajo varnost v cestnem prometu. Ne bo namreč mogoče pre-zreti, da bi bil ob dobro organiziranem in strokovnem seznanjanju javnosti najbrž namen kaz-novanja lahko očitnejši in učinkovitejši. To velja predvsem za vzgojni vpliv na druge, da ne bodo delali kaznivih dejanj, kakor tudi za vpliv na razvoj družbene morale in družbene discipline državljanov (čl. 3).

Konstrukcija kaznivega dejanja ogrožanja javnega prometa z eventualnim naklepom je pravno zapletena in se ne da vnaprej določiti, v kakšnih okoliščinah naj sodišče šteje, da je ta vrsta krivde podana. Nedvomno je nemara samo to, da mora sodišče upoštevati prav vse subjektivne in ob-jektivne okoliščine posameznega primera. Ka-kršno koli sklepanje na eventualni naklep zgolj iz dejstva, da je bil storilec alkoholiziran ali da je npr. prehitro vozil, pa je pravno nezdržno, kajti storilcu mora sodišče dokazati, v čem vidi intelektualno in volutaristično prvino eventualnega naklepa. Pri tem je treba najpoprej ugotoviti storilčevo razmerje do kršitve predpisov oziroma pravil, nato do konkretne nevarnosti in nazadnje do poškodbenih posledic (glej pogl. III, tč. 1 B). Če sodišče ravna tako, je tudi tim. Frankov obrazec uporabnejši. Psihološko je go-tovo sprejemljiveje trditi (ob primerjavi kon-kretne nevarnosti s poškodbeno posledico), da storilec ne bi odstopil od svojega ravnanja, če-ravno bi zanesljivo vedel, da bo konkretna ne-varnost nastala. Močno dvomljivo in psihološko neutemeljeno pa bi bilo, če bi kaj takega rekli za poškodbeno posledico, ker je pač do nje naklep podan le v najbolj izjemnih primerih, npr. pri tistih storilcih, ki imajo samomorilska nag-njenja.<sup>82</sup>

Dandanes doživlja določba 271. čl. čedalje večjo inflacijo. Posledica, ki se konča s samim ogro-žanjem (konkretno nevarnostjo), ostaja »za ve-liko večino udeležencev v prometu samo ena izmed številnih nevarnosti, ki so se srečno iz-tekle«. <sup>83</sup> Ob takšnem dejanskem stanju postaja čedalje bolj očitno, da sedanji ogroževalni delikt ni več v skladu z resničnostjo, kakršna je v našem cestnem prometu. Zato se zavzemam za

<sup>82</sup> Kobe II, str. 131.

<sup>83</sup> Zobec, str. 16; glej tudi Zlatarić II, str. 510.

eventualni naklep kot krivdno obliko samo za tista temeljna kazniva dejanja, pri katerih je konkretna nevarnost prešla in se končala s poškodbeno posledico.<sup>84</sup>

2. Če bi hotel biti dosleden, bi moral vztrajati pri ogrožanju javnega prometa z eventualnim naklepom tudi v primerih, ki se končajo s konkretno nevarnostjo. Toda ogrožanj je v življenju kratko in malo preveč, da bi jih bilo mogoče odkrivati in potem vselej preganjati. Vsa ta ogrožanja bi bilo tudi kaj težko rekonstruirati in v sodbah tehtno utemeljiti. Zato mislim, da bi kazalo kazenskopravno varstvo preusmeriti: izhajalo naj bi iz storilca in njegove nevarnosti za življenje in premoženje drugih, medtem ko naj bi sodišča nastale poškodbene posledice sicer upoštevala, vendar ne tako, da bi bilo samo od nastanka posledice odvisno, ali bo prišlo do pregona.

3. Odprto je še vprašanje, kakšno naj bi bilo temeljno kaznivo dejanje v cestnem prometu *de lege ferenda*. Glede tega mislim, da je pričujoča različna ogrožanja javnega prometa z eventualnim naklepom vsaj deloma nakazala, da bi morala takšna ali drugačna inkriminacija zadostiti najmanj dveh zahtevam:

— prvič: izhajala naj bi iz storilca in njegove nevarnosti za telesno integriteto in premoženje drugih (glej tudi pogl. IV, tč. 2),

— drugič: bila naj bi takšna, da ugotavljanje krivde ne bi bilo že v sami zasnovi v nasprotju z vsakdanjimi dogajanjem v cestnem prometu.

Opirajoč se na obe vodili ponujam v razmislek tale predlog:

a) Namesto zdajšnje blanketne dispozicije s konkretno nevarnostjo kot posledico, naj bi zakonodajalec predvidel kot v cestnem prometu kazniva le najnevarnejša ravnanja, npr. vožnjo v vinjenem stanju, glede na razmere na cestišču očitno prehitro vožnjo, prehitevanje na nepreglednih odsekih, itd. Kakor vidimo, gre za takšna ravnanja, s katerimi udeleženci v cestnem prometu najpogosteje ogrožajo varnost drugih. Toda kaznivo dejanje naj bi ne bilo mišljeno kot ogroževalni delikt, temveč naj bi zakonodajalec sprejel konstrukcijo naklepnega oviralnega delikta.<sup>85</sup> Le-ta je v primerjavi s sedanjo ureditvijo uporabnejša, kajti sodišče bi ugotavljalo storilčevo razmerje (naklep) zgolj do kršitve predpisov oziroma pravil in ne tudi do kon-

kretne nevarnosti; ta ne bi bila več prvina kaznivega dejanja. Poleg tega je po mojem konstruktivna oviralnih prestopkov ustreznejša tudi iz kriminalnopolitičnih razlogov, ker je bolj preprečevalna, saj bi kazensko odgovarjali zlasti tisti, ki se lahko že jutri pokažejo kot povzročitelji poškodbenih posledic.<sup>86</sup>

b) Za primere, ko bi se ogrožanje oziroma oviranje javnega prometa končalo s poškodbeno posledico, pa naj bi zakonodajalec spremenil oziroma dopolnil sedanje določilo čl. 271/1 in 3. Tako menim, da naj bi tudi v prihodnje izhajal iz blanketne dispozicije, zakaj nemogoče bi bilo naštetati vsa tista ravnanja, s katerimi udeleženci v cestnem prometu lahko povzročijo prepovedano posledico. Le-ta naj bi sledila opisu ravnanj in bila skupaj z zagroženo kaznijo stopnjevana v več odstavkih — od lahke prek hude telesne poškodbe do smrti ene ali več oseb ter od premoženjske škode v določenem znesku do velike premoženjske škode. S tem sta izrpani dve osrednji vprašanji in je zato izmed ključnih vprašanj treba odgovoriti samo še na to, kakšno naj bo storilčevo razmerje do naštetih poškodb kot varstvenih objektov. Mnenja sem, da naj bi te ne bile določene v obliki objektivnega pogoja kaznivosti, ampak naj bi sodišče prav v razmerju do njih ugotavljalo, ali je krivda (malomarnost) podana. Kaznivo dejanje bi bilo torej storjeno tedaj, ko bi storilec bodisi naklepno (praviloma) bodisi iz malomarnosti kršil predpise oziroma pravila v cestnem prometu<sup>87</sup> in bi se zavedal, da lahko nastane prepovedana posledica, pa bi lahko mislil, da ne bo nastala ali da jo bo lahko odvrnil, oziroma se ne bi zavedal, da lahko nastane prepovedana posledica, a bi se bil po okoliščinah in po svojih osebnih lastnostih tega moral in mogel zavedati (čl. 7/3).<sup>88</sup>

<sup>84</sup> Misel o oviralnih prestopkih je sprejemljiva samo pri podmeni, če bi bilo zagotovljeno, da jo bo v praksi mogoče uresničiti. Pri sedanji zasedbi in obremenjenosti sodišč bi kaj takega ne bilo uresničljivo — dosledno preganjanje oviralnih prestopkov bi namreč dokaj povečalo obseg dela v pravosodnih ustanovah. Verjetno bi bilo primerno, da bi sodišča oviralna kazniva dejanja v cestnem prometu obravnavala v posebnem sumarnem postopku in da bi bila znotraj pravosodja vpeljana določena specializacija po posameznih področjih.

<sup>85</sup> Zakonodajalec naj ne bi določal storilčevega razmerja do kršitve predpisov oziroma pravil (tj. malomarnosti ali naklepa) in naj bi bilo spričo tega sodišče tisto, ki bi to okoliščino upoštevalo, ko bi odmerjalo kazensko sankcijo.

<sup>86</sup> Prim. Klajn I, str. 263 in nasl., Kobe III in Šeparović I, str. 237 in nasl.

<sup>84</sup> Glej Kobe II, str. 126.

<sup>85</sup> Prim. Bavcon II in Šeparović I, str. 237 in nasl.

LITERATURA, NAVEDENA V OPOMBAH

1. Atanacković R. dr. Dragoljub: *Krivično delo ugrožanja javnog saobraćaja*, Beograd 1967, str. 164.
2. Bavcon dr. Ljubo (I): *Osnove kazenskega prava* (skripti), Ljubljana 1965, str. 245.
3. Bavcon dr. Ljubo (II): *Malomarnost kot krivdna oblika v sodobnem kazenskem pravu*, *Pravnik*, 1963, št. 7—8, str. 302—319.
4. Cyprian Tadeus: *Brezobzirnost — uzrok saobraćajnih nezgoda*, Izbor članaka iz stranih časopisa, 1963, št. 2, str. 215—224 (prevod).
5. Damaška dr. Mirjan: *Diskusijski prispevek na 3. posvetovanju jugoslovanskega društva za kazensko pravo in kriminologijo*, *Jugoslovenska revija za kriminologiju i krivično pravo*, 1964, št. 1, str. 92.
6. Djordjević dr. Miroslav: *Praktikum za krivično pravo* (posebni deo), Beograd 1970, str. 265.
7. Dolenc dr. Metod, Maklecov Aleksander: *Sistem celokupnega kazenskega prava kraljevine Jugoslavije*, Ljubljana 1934, str. 415.
8. Frank dr. Stanko: *Teorija kaznenog prava*, Zagreb 1955, str. 299.
9. Früh Walter: *Subjektivni momenti pri snimanju činjeničnog stanja saobraćajnih nezgoda i njihov značaj za racionalno suzbijanje glavnih uzroka nesreća*, Izbor članaka iz stranih časopisa, 1965, št. 1, str. 110—117 (prevod iz revije Die Polizei, 1964, št. 7, str. 213—217).
10. Klajn dr. Lajčo (I): *Krivična odgovornost i saobraćajne nesreće na drumovima*, Beograd 1970, str. 300.
11. Klajn Lajčo (II): *Pitanja i problemi utvrđivanja oblika vinosti kot krivičnih dela ugrožanja javnog saobraćaja*, *Pravni život*, 1962, št. 2, str. 17—29.
12. Kobe dr. Peter, Bavcon dr. Ljubo: *Kazenski zakonik s pojasnili in sodno prakso*, Ljubljana 1970, str. 534.
13. Kobe dr. Peter (I): *O krivdi in krivdnih oblikah po našem kazenskem pravu s posebnim ozirom na nekatere določbe posebnega dela kazenskega zakonika*, *Pravnik*, 1954, št. 10—12, str. 297—309.
14. Kobe dr. Peter (II): *Krivična dela ugrožavanja javnog saobraćaja u sudskoj praksi i krivično-pravnoj literaturi*, *Jugoslovenska revija za kriminologiju i krivično pravo*, 1964, št. 1, str. 120—136.
15. Kobe dr. Peter (III): *Ugrožavanje javnog saobraćaja (član 271 KZ) de lege ferenda*, *Priručnik*, 1964, št. 1, str. 32—44.
16. Liakovski Toma: *Specifičnost objekata i vinosti kod krivičnog dela ugrožavanja javnog saobraćaja*, *Naša zakonitost*, 1956, št. 2, str. 79—86.
17. Makra dr. Andrija: *Ugrožavanje sigurnosti cestovnog saobraćaja*, Zagreb 1967, str. 189.
18. Matošić dr. Stjepan (I): *Vinost kod krivičnih dela ugrožavanja javnog saobraćaja*, *Jugoslovenska revija za kriminologiju i krivično pravo*, 1963, št. 1, str. 88—97.
19. Matošić dr. Stjepan (II): *Krivično delo ugrožavanja javnog saobraćaja u sklopu krivičnih dela protiv opšte sigurnosti*, *Narodna milicija*, 1960, št. 10, str. 1—8.
20. Petković dr. Borivoje: *Diskusija o problemu vinosti kod krivičnog dela ugrožavanja javnog saobraćaja (čl. 271. i 273. KZ)*, *Pravni život*, 1964, št. 1, str. 53—55.
21. Radovanović Miloš: *Eventualni umišljaj i svesni nehat*, *Anali pravnog fakulteta u Beogradu*, 1954, št. 7—9, str. 334—342.
22. Salihagić — Marš Ferida: *Neki problemi u vezi razgraničenja eventualnog umišljaja i svesnog nehata*, *Pravni život*, 1966, št. 3, str. 3—10.
23. Simić Dušan: *Vinost kod krivičnih dela ugrožavanja javnog saobraćaja*, *Pravni život*, 1961, št. 3, str. 31—44.
24. Singer Mladen: *Prilog problemu razgraničenja eventualnog umišljanja od svjesnog nehata*, *Naša zakonitost*, 1960, št. 1—2, str. 1—19.
25. Srzentić Nikola, Stajić Aleksander: *Krivično pravo*, opšti i posebni deo, Sarajevo 1968, str. 433.
26. Szerer Mieczyslaw: *Le problème du dol éventuel*, *Revue internationale de droit pénal*, 1961, št. 3 in 4, str. 1211—1219.
27. Šeparović dr. Zvonimir (I): *Sigurnost i odgovornost u saobraćaju*, *Sisak* 1969, str. 320.
28. Šeparović dr. Zvonimir (II): *Raziskovanje osebnosti prometnega prestopnika*, *Revija za kriminalistiko in kriminologijo*, 1971, št. 2, str. 80—90.
29. Vimpulšek dr. Žarko: *Umišljaj i nehat kod krivičnih djela ugrožavanja javnog saobraćaja*, *Jugoslovenska revija za kriminologiju i krivično pravo*, 1965, št. 2, str. 225—235.
30. Vodinelić Vlado: *Kriminalistika*, Beograd 1970, str. 507.
31. Zobec dr. Živko: *Nekaj pogledov na kazensko obravnavanje alkoholiziranih voznikov*, *Pravnik*, 1968, št. 1—3, str. 16—24.
32. Zlatarić dr. Bogdan (I): *Krivični zakonik u praktičnoj primjeni*, I. svezak, Zagreb 1956, str. 331.
33. Zlatarić dr. Bogdan (II): *Krivični zakonik u praktičnoj primjeni*, II. svezak, Zagreb 1958, str. 735.

UDC 343.346

## Criminal Intent and the Offence of Endangering Public Transportation

by Marijan Pavčnik, Graduate at Law, Judge, Commune Court, Ljubljana

The author deals with the problem of the offence of endangering public transportation when the offender acts with so-called »eventual intent«.\* He stresses the necessity for so-called intellectual and voluntaristic elements of intent to be proved with absolute certainty and rejects the so-called negative definition of eventual intent. In this connection he

\* Art. 7, par 2 of the Yugoslav Criminal Code provides that »... a criminal offence is committed with intent ... when the perpetrator was conscious that a prohibited consequence might result from his act or omission and consented to its occurring.«

critically assesses Frank's formula. He then proceeds to enumerate and analyze different solutions to the problem of eventual intent in traffic offences. In conclusion, he pleads for the introduction of a special type of intentional offence in traffic. On the other hand, courts should try to identify directly the offender's attitude towards the consequence caused in traffic offences; they should not consider the notion of so-called »direct danger«, which in turn should no longer be considered as a prohibited consequence.